

道路政策の質の向上に資する技術研究開発 平成20年度 新規募集について（概要）

- 1．公募規模、評価等
- 2．公募の方法とスケジュール
- 3．募集する研究テーマ
- 4．応募要領
- 5．審査基準等
- 6．審査結果の通知及び公表

1. 公募規模、評価等

(1) テーマ数

平成20年度は5テーマ程度を予定(昨年度は1～3テーマ)。

(2) 研究規模、
公募タイプ

大きなインセンティブを与えるため、委託額の規模は1件・年間あたり、公募タイプにより、以下を**限度額**とする。

【追加提案】

1. 応募にあたっては提案研究内容に応じた適正な予算額を計上するよう、注意書きを追加。
2. 外注の内容を把握するため、外注の有無、目的・必要性、規模等の記入項目を追加。
3. 公募タイプごとに期待する成果等を明確にするため、補足説明を追加(下記概要参照)。

| 公募タイプ | タイプ 政策実現型 | タイプ 技術ブレイクスルー型 | タイプ 新政策領域創造型 |
|-------|---|---|---|
| 概要 | 現在の道路行政の重点課題の解決に資する研究 具体的には、現下の道路行政が抱える課題に対し、技術研究開発の成果が直ちに具体の道路施策に適用・応用できる課題解決に向けた研究テーマを対象とします。 | 技術的課題の画期的な解決を目指す研究 具体的には、道路行政における技術的ニーズや課題に対し、技術研究開発の成果が要素技術のより一層の高度化やフィールドにおける実践・展開の飛躍的な進展等に資する技術革新に向けた研究テーマを対象とします。なお、既存の技術に比べて明らかに新規性が認められるものに限ります。 | 政策横断的な視点から道路行政の新たな政策領域を提案する研究 具体的には、多様な機能を持つ道路を幅広い視点から捉え、技術研究開発の成果が道路行政の新たな課題の発掘や政策分野の創出等に繋がる新規開拓に向けた研究テーマを対象とします。 |
| 年間限度額 | 2,000万円/年 (要素技術の研究開発を主体とする研究テーマ、及び文献調査、データ収集・分析、ヒアリング、事例研究等を主体とする研究テーマにも対応できるよう、500万円/年程度の研究も募集します。) | 5,000万円/年 (研究の本格採択にあたり、事前に実行可能性や具体的方途等について検討・分析を行う必要があると判断される場合、単年度で500～1,000万円程度のフィージビリティ・スタディ(FS)を実施して頂くことがあります。) | 1,000万円/年 (要素技術の研究開発を主体とする研究テーマ、及び文献調査、データ収集・分析、ヒアリング、事例研究等を主体とする研究テーマにも対応できるよう、500万円/年程度の研究も募集します。) |

(3) 研究期間

平成20年度から1～3年間とする(大きな成果が認められるものは最終年度に継続も検討)。

(4) 研究開発
成果の評価

複数年度にまたがる研究は、年度末に中間評価を厳格に行い、成果の見込みのないものは中止する。
また、研究期間終了後に事後評価を実施するとともに、研究成果に関する報告会を開催し、優れた研究成果を上げた研究者を表彰する。

2. 公募の方法とスケジュール

| | |
|-----------|--|
| (1)主催 | 新道路技術会議 |
| (2)スケジュール | 11月6日 第7回新道路技術会議開催 (H20新規公募の方針決定) ↓ 11月中旬 公募開始 (締切 1月中旬) ↓ 3月下旬 第8回新道路技術会議開催(H20新規公募案件の審議) |
| (3)その他 | ポスター、チラシ、HPなどで幅広く公募をPR予定。 |

3. 募集する研究

募集する研究は、10の政策領域の何れかに関するものとし、道路分野における基礎的な要素技術から、総合的な応用技術までの幅広い技術研究開発を対象とする。

【追加提案】

行政ニーズを明確にするため、社会資本整備審議会(道路分科会)建議等を参考に、下記記述を追加。

今年度の募集にあたっては10の政策領域を予定していますが、最近の道路施策における行政ニーズとして、近年の少子高齢化の急速な進展や、経済のグローバル化と東アジアの急速な経済成長、災害などへの危機感の高まり、地球環境問題への意識の高まりなど、道路をめぐる諸情勢が大きく変化しており、道路政策においても、こうした社会経済的なニーズの変化に的確に対応していく必要がある、との社会資本整備審議会(道路分科会)の建議(平成19年6月)等を踏まえ、以下の視点が重要と考えています。

国際競争力の強化(国際物流に対応した基幹ネットワークのあり方、経済活力の向上に資する都市内・都市間の物流システムの改善や情報通信技術を活用した物流効率化の方策 等)

地域の自立と競争力強化(生活幹線道路ネットワークの形成や人口減少の進む地方での道路のあり方、渋滞対策等による交通の快適性・利便性向上の方策 等)

安全で安心できる暮らしの確保(効率的な道路の維持管理、更新・予防の方策、安全で安心な道路空間の形成のあり方 等)

豊かな生活環境の創造(地球環境保全に資する道路の整備・利用の方策、沿道環境の保全・創造のあり方、地域の空間形成のあり方 等)

高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化(高速道路ネットワークを有効活用するための料金施策、既存ストックの機能強化の方策 等)

4. 応募要領

- (1) 10の政策領域について、それぞれ3つの公募タイプ別に応募する。なお、複数領域にまたがる研究応募も可とする。
- (2) 応募者は、大学、民間企業、その他研究費の適正な管理が可能な法人格を持つ組織、及びそれらの研究機関に在籍する研究者とする。
- (3) 審査基準は、下記のとおりとし、所定の募集申請書類を整えて、事務局宛に送付する(1月15日必着)。
- (4) 知的所有権は、受託者(応募者)に属するものとするが、実施許諾を委託者に与えるものとする。

5. 審査基準等

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---|--------|--------|---------|--------|---------|-----|------------|--------|--------|---------|-----|----------|--------|--------|---------|
| (1) 審査基準 | 研究の審査は、研究の創造性、実現性、及び研究体制の観点から行う。 | | | | | | | | | | | | | | | |
| (2) 1次審査 | 政策領域別の研究官、行政官のチームが行い、20テーマ程度(昨年度は10テーマ)に絞り込む。 (タイプ別の審査基準) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"><tr><td>タイプ</td><td>政策実現型</td><td>創造性30%</td><td>実現性50%</td><td>研究体制20%</td></tr><tr><td>タイプ</td><td>技術ブレイクスルー型</td><td>創造性40%</td><td>実現性40%</td><td>研究体制20%</td></tr><tr><td>タイプ</td><td>新政策領域創造型</td><td>創造性60%</td><td>実現性20%</td><td>研究体制20%</td></tr></table> | タイプ | 政策実現型 | 創造性30% | 実現性50% | 研究体制20% | タイプ | 技術ブレイクスルー型 | 創造性40% | 実現性40% | 研究体制20% | タイプ | 新政策領域創造型 | 創造性60% | 実現性20% | 研究体制20% |
| タイプ | 政策実現型 | 創造性30% | 実現性50% | 研究体制20% | | | | | | | | | | | | |
| タイプ | 技術ブレイクスルー型 | 創造性40% | 実現性40% | 研究体制20% | | | | | | | | | | | | |
| タイプ | 新政策領域創造型 | 創造性60% | 実現性20% | 研究体制20% | | | | | | | | | | | | |
| (3) 2次審査 | 1次審査結果を各委員に送付。新道路技術会議で審議・決定する。 | | | | | | | | | | | | | | | |

6. 審査結果の通知及び公表

審査結果は研究代表者に書面にて通知し、道路局ホームページ等において公表(3月下旬)。
なお、選定された研究テーマについては、新道路技術会議における審議結果を踏まえ、研究計画の修正を求める場合がある。